

MISZLAY ZSOLT\*

## A FELVIDÉKI VASÚTHÁLÓZAT TRIANON ÉS AZ ELSŐ BÉCSI DÖNTÉS VISZONYLATÁBAN

### *THE RAILWAY SYSTEM OF FELVIDÉK IN THE TRIANON AND THE FIRST VIENNA DECISION'S RELATION*

#### ABSTRACT

Hungary's World War Two taking a role also federal, military and political brought it about on a large scale the result of a first Vienna decision in 2th November on 1938.

With this decision Hungary got 1042,7 km normal track gauge railway line and 42 km narrow track gauge railway line including the area of the Felvidék. Hungary got back the Budapest–Pozsony main railway line till part of Szenc, furthermore the domestic railway system was his part again Érsekújvár, Losonc, Kassa, Ungvár, Munkács, and Beregszász. The railway system was growing whit this 8999 km long.

Present lecture wishes to track it the treaty of Trianon, and the result of the first Vienna decision's restored the situation of Felvidék railroad.

We mention it as an important required information, that our maps illustrations in this lecture were nowhere published till now, it will our present lecture first.

#### Bevezetés

Magyarország második világháborús szerepvállalását nagyban előidéző szövetségi rendszer és katonai, politikai helyzet eredményeképpen került sor az első bécsi döntésre 1938. november 2-án. A döntéssel Magyarország megkapott a felvidéki területtel együtt 1042,7 km hosszúságú normál- és 42 km keskeny nyomtávolságú vasútvonalat. Ezzel viszszerült a Budapest–Pozsony fővonal Szencig terjedő része, továbbá újra a hazai vasúthálózat része lett Érsekújvár, Losonc, Kassa, Ungvár, Munkács és Beregszász. A vasúthálózat ezzel 8999 km-re növekedett.

Jelen tanulmány nyomon kívánja követni a Trianoni békediktátum, valamint az első bécsi döntés következtében reintegrálódott felvidéki vasút helyzetét.

Fontos tudnivalóként említjük meg, hogy előadásunkat illusztráló térképeink eddig még sehol nem kerültek publikálásra, jelen előadásunkkal mutatjuk be először a nagyközönségnek.

#### Vasútvonalak és az első világháború

Az első világháború idején a magyar vasút fejlődése megtorpant. A vasútépítések, korszerűsítések nagy részét leállították, csak a hadi forgalom és a gabonaszállítások zavartalan vitele érdekében folyt egy-két vonalon állomásbővítés. Az első világháború hadi és polgári forgalmának lebonyolítása rendkívüli terheket rótt a hazai vasutakra, ezek közül is különösen a MÁV-ra. A hadiforgalmi utasítás értelmében felállított vasúti alakulatok személyze-

\* Adattárvezető főmuzeológus, PhD-doktorjelölt, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Budapest.

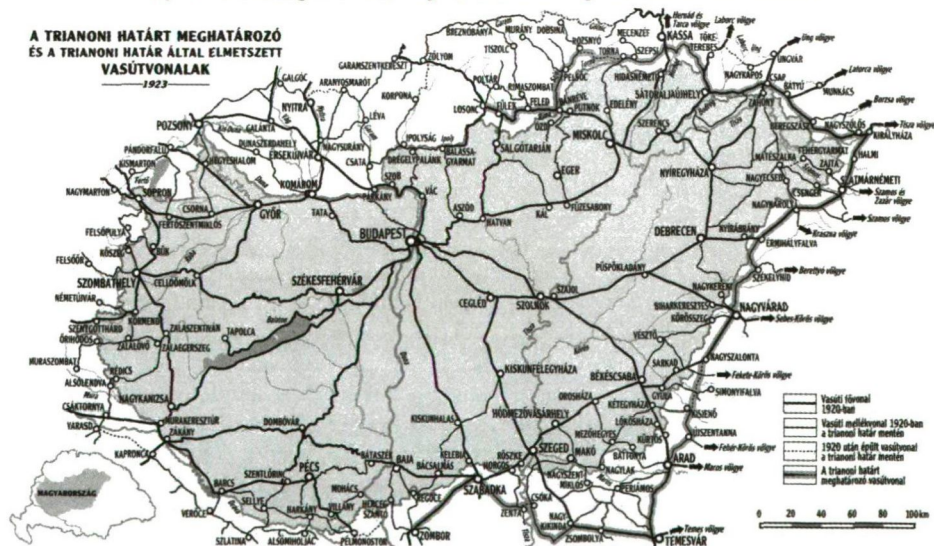
tét a vasutaknak kellett kiállítani. A hadiforgalmat irányító katonai szervezetek személyzetének egy részét ugyancsak a vasutak adták. A háború befejeztével megkezdődött a vasút fejlesztéséről szóló véleménycsere, amelyben figyelembe vették a háborús tapasztalatokat is. A MÁV üzemvitelével kapcsolatos javaslat szerint célszerűnek látták a kereskedelmi és a forgalmi szolgálat szétválasztását. A vasútfejlesztés fontos területének vélték azokat a beruházásokat, amelyek az emberi erő, mai szóhasználattal az élőmunka felhasználását csökkentik, és egyben növelik a forgalom biztonságát. A műszaki fejlesztés másik kiemelt területének tartották a vonalak villamosítását, amit részben a szénhiánnyal, részben a gőzmozdonyok üzeméhez szükséges szénszállítás csökkenésével indokoltak. A közlekedés különböző ágazatai közötti kapcsolatok miatt indokoltnak tartották a közlekedésügy egyetlen szakminisztériumba történő szervezését.

### Trianon hatása vasúti közlekedésünkre

A trianoni békediktátum következtében Magyarország elvesztette közlekedési infrastruktúrájának nagyobbik részét, amely az utódállamokhoz került. A hirtelen összezsugorodott hálózat nemcsak méretében változott, hanem szerkezetében torzult, ezért sokkal kedvezőtlenebb lehetőségeket biztosított a közlekedésre. A megmaradt, jóval kisebb infrastruktúra üzemeltetése kevésbé lehetett gazdaságos. Az elcsatolásból adódó veszteségeket az országot megszálló idegen hadseregek harácsolásai tették teljessé. Az ország közlekedésének trianoni veszteségei nagyjából ugyanolyan mértékűek voltak, mint a területi veszteségeink. A vasúthálózatnak csak 38%-a, a járműállománynak 44%-a maradt meg.

#### 1. térkép. A trianoni határok által elmetezett vasútvonalak

Map 1. The Hungarian railway lines cut off by the border of Trianon



Forrás: Lazányi János–Miszlai Zsolt, MMKM

A trianoni határok mintegy félszáz magyar vasútvonalat vágtak ketté, elszakították egymástól a nagyvárosokat és mezőgazdasági környezetüket.<sup>1</sup> Különösen sok közlekedési nehézség keletkezett Salgótarján, Sátoraljaujhely, Sopron, Szeged, Baja térségében. A



MÁV által kezelt 144 HÉV társaságból 60-nak, a 21 önálló HÉV társaságból 6-nak maradtak Magyarországon vasútvonalai. A megmaradt HÉV vonalak hossza 4797 km volt. A fővasúti magántársaságok közül teljes hosszában elkerült a Kassa–Oderbergi Vasút, részben a Déli Vasút, az Arad–Csanádi Egyesült Vasutak és a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút vonalhálózata. A megmaradt normál vonalhossz 8705 km-t tett ki.

Hasonlóan súlyos veszteségek érték a hazai vasút járműállományát és egyéb berendezéseit. A MÁV 4887 gőzmozdonyából 1528 db, 4725 személykocsijából 2031 db, 36 866 teherkocsijából 16 294 db maradt meg. Igen nehéz helyzetbe kerültek az elszakított területeken szolgálatot teljesítő magyar vasutasok, közülük sok ezer család a menekülést választotta. Egy részüket el tudta helyezni a MÁV, más részüket nyugdíjazták. Az országcsönkítés utáni időkben közlekedési szempontból a megmaradt vasúti pályák, berendezések és a járműpark elfogadható állapotba helyezése volt az elsődleges. Emellett a megmaradt vonalak helyreállítása után – szükségképpen – új vonalrészek építésére is sor került.<sup>2</sup> A sok igény ellenére a gazdasági nehézségek, elsősorban az egyre növekvő infláció miatt a két világháború között a megcsönkített ország területén kevés új vasútvonal épült. A MÁV és a HEV társaságok megkezdték ugyan 1920–21 folyamán néhány építkezést, de rövid idő múltán ezek abbamaradtak a szükséges források hiánya miatt.

A trianoni határok megvonásában a vasútvonalak meghatározó jelentőségűek voltak: a határok összes hosszának kb. 40%-ánál (közel 1000 km-en) a vasútvonalak voltak a legfontosabb tényezők. Ebben az utódállamok gazdasági, illetve stratégiai érdekei érvényesültek. Az elcsatolt egyes vasútvonalak felhasználásával szomszédaink hamarosan egységes vasúttrendszert alakítottak ki, amely a trianoni határral párhuzamosan haladva lehetővé tette, hogy a vasúti forgalom elkerülje Magyarországot. Egészen nyilvánvaló ez a Kassa–Csap–Nagykároly–Nagyvárad–Arad–Temesvár–Szabadka–Gombos vonal esetében.

Egyes rövidebb pályarészek megépítése mellett kiemelkedő feladat volt a Budapest–Győr–Hegyeshalom vonal rendbetétele, ugyanis legfontosabb nyugati irányú vasútvonalunk nagy részét Szóbtól Csehszlovákia kapta meg. Az 1924-ben megkezdett építési munkák során Győr és Hegyeshalom között második vágányt kellett építeni. Az egyes pályarészeket 1925–26 folyamán adták át a forgalomnak.

A trianoni határmegvonással összefüggő vonalépítésre egy másik igen jellemző esetben is sor került. A Szatmárnémetitől Fehérgyarmatig vezető szárnyvonalat az új határ Nagypéleske és Zajta között átmetasztette. E vonalon a román vasút átmenő forgalmat nem indított, ami miatt Fehérgyarmat és Zajta között egy 25 km-es vonalszakasz keletkezett, a MÁV hálózataiból teljesen kiszakítva. Ezen a vonalon éveken át egyáltalán nem volt vasúti forgalom. Ezért a MÁV Kocsord és Fehérgyarmat között megépítette a 10,6 km hosszú vonalszakaszt, amelyet 1926 elején adtak át a forgalomnak. 1926-ban kezdődött az a folyamat, amelynek során a helyi érdekű vasutakat államosították, s ezekkel a MÁV vonalhálózatát növelték.

A folyamat következő állomásaként két olyan igen jelentős vasúttörténeti esemény következett, amelyek a közlekedés-földrajzi viszonyokat nem, de a tulajdonviszonyokat annál inkább átalakították. Az egyik a 3416 km hosszú 51 helyi érdekű vasút szerződések alapján való megváltása 1931. október 1-jén. A másik 1932. július 1-jén a Déli Vasútból lett Duna–Dráva–Adria Vasúttársaság magyarországi, összesen 560 km hosszú vonalainak állami kezelésbe vétele.

E korszakra jellemzőek a nagyszabású második vágány építések, amelyekkel a fővonalak átbocsátóképesége jelentősen megnövekedett. Ennek fontosságát kiemelte az a tény, hogy a Trianon után megmaradt fővonalak második vágányának jó részét fel kellett bontani. A vágányhálózat állapotának javításában nagy fontosságúak voltak az új sínekkel végzett felépítménycserék. Ezeknek az éves üteme jelentősen növekedve, 1920–45 között 2636 km-t ért el.



## Vasút és területrevízió

A Trianon utáni Magyarország területének és ezzel vasúthálózatának növekedése az 1938. és 1940. évi bécsi döntéseknek, továbbá Kárpátalja 1939. évi és a Délvidék 1941. évi visszaszerzésének nyomán következett be.<sup>3</sup>

### 2. térkép. Magyarország vasúti fővonalainak alakulása a területvisszacsatolások következtében

Map 2. Hungary's railway trunk in the mirror of the feedbacks in 1938–1941



Forrás: Lazányi János–Miszlay Zsolt, MMKM

A Magyarország második világháborús szerepvállalását nagyban előidéző szövetségi rendszer és katonai, politikai helyzet eredményeképpen került sor az első bécsi döntésre 1938. november 2-án. A döntéssel Magyarország megkapott a felvidéki területtel együtt 1042 km hosszúságú normál és 42 km keskeny nyomtávolságú vasútvonalat. Ezzel visszatért a Budapest–Pozsony fővonal Budapesttől Szencig terjedő része, továbbá újra a hazai vasúthálózat része lett Érsekújvár, Losonc, Kassa. A vasúthálózat ezzel közel 9000 km-re növekedett.

1939 kora tavaszán a kárpátaljai területi revízió is megtörtént. A visszacsatolással újabb 1362 km hosszúságú normál és 218 km keskeny nyomtávolságú vonallal gyarapodott a magyar vasúthálózat, elérve a 10 582 km-t. Kárpátalján a visszacsatolás révén az Ungvár–uzsoki, a Munkács–szkotárszakai és a Csap–Huszt–körösmezei fővonalak teljes hosszban magyar területre kerültek. Ismét magyar területen működött a közel 80 km hosszú Taracvölgyi Erdei Vasút.<sup>4</sup> Ezen felül 1940-ben Taracköz és Aknaszlatina között egy új, 16 km hosszú, normál nyomtávolságú vasutat építettek.<sup>5</sup>

A második bécsi döntés értelmében 1940. augusztus 30-án Észak-Erdélyt és Székelyföldet Magyarországhoz csatolták. E döntéssel Magyarország 1860 km normál, valamint 423 km keskeny nyomtávolságú vasúttal gyarapodott és a teljes vasúthálózat hossza 12 864 km lett. Az új államhatár azonban Kolozsvár alatt kettévágta a Kolozsvár–Tövis–Brassó vasútvonalat, ezzel megszakadt Székelyföld vasúti összeköttetése az anyaországgal.<sup>6</sup>

A két világháború közötti magyar területrevízió utolsó mozzanata volt a Délvidék megszállása. Jugoszlávia szétesése az 1941. április 6-i német támadás után kezdődött meg.

1941. április 10-én kikiáltották a Független Horvát Államot. A szomszédos országok csapatai a német támadással egy időben bevonultak a volt Jugoszlávia maradék területeire. E területek visszacsatolásával a MÁV vonalhálózata (1147 km-rel növekedve) elérte a 12 742 km-t. A teljes magyar vasúthálózat pedig 14 012 km lett, ebből 12 784 km volt normál, 1227 km pedig keskeny nyomtávolságú. A délvidéki vasútvonalak visszacsatolása lehetővé tette a Dunántúl közvetlen vasúti összeköttetését Nagyváraddal és Kolozsvárral.<sup>7</sup>

### Az első bécsi döntés vasúti rendezése – Felvidék

Hitler és Mussolini, valamint Chamberlain brit és Daladier francia miniszterelnök 1938. szeptember 29-én éjjel aláírták a „müncheni egyezmény” néven ismert okmányt. A meg egyezés értelmében a német hadsereg október 10-ig elfoglalhatja a túlnyomórészt németek lakta Szudétavidéket, amelyet a Német Birodalomhoz csatoltak (28 ezer km<sup>2</sup>, kb. 3,6 millió lakossal). Az egyezmény függeléke szerint Magyarországnak és Lengyelországnak a csehszlovák kormánnyal való kétoldalú tárgyalások útján kell rendeznie területi követeléseit. Amennyiben három hónapon belül nem sikerül megegyezni, akkor az ügy a müncheni konferencia négy résztvevője elé kerül. Lengyelország már október 2-án fegyveresen birtokba vette a vitatott Teschen vidékét, kb. 1000 km<sup>2</sup> területet, 250 ezer lakossal. Csehszlovákia sorsa megpecsételődött: Csehország 1939. március 15-től, Szlovákia 1939. március 14-től önálló állam lett. A magyar–csehszlovák tárgyalások október 8-án kezdődtek meg Komáromban, és 13-án minden eredmény nélkül megszakadtak. A magyar kormány a tengelyhatalmak döntőbíráskodását kérte, amihez a másik fél is hozzájárult. Az angol és francia kormány képviselői kifejezetten lemondtak a részvételtől a magyar–csehszlovák vita rendezésében.

Ribbentrop német és Ciano olasz külügyminiszter 1938. november 2-án kihirdették döntőbírási határozatukat a bécsi Belvedere-kastély aranytermében Kánya Kálmán külügyminiszter, Teleki Pál vallás- és közoktatásügyi miniszter, valamint Chvalkovsky csehszlovák külügyminiszter és Durcansky szlovák miniszterelnök-helyettes jelenlétében.

A visszacsatolás első lépései már a bécsi döntés előtt megtörténtek. A szlovák fél a tárgyalások sikere érdekében október 9-én átengedte Sátoraljaújhely Ronyva-patakon túli részét a vasútállomással, majd 11-én Ipolyságot. Ez volt Trianon után az első visszakerült magyar város. A bécsi döntésben megítélt területekre a fegyverzetében gyenge benyomást keltő honvédség 1938. november 5–10. között vonult be. Horthy Miklós személyesen vezette az alakulatokat november 6-án Komáromban és november 11-én Kassán.

A visszacsatolt terület 11 915 km<sup>2</sup> nagyságú volt, 862 747 lakossal. Az 1910. évi népszámlálás szerint a népesség 86,6%-a magyar, 9,7%-a szlovák, 2%-a német, 1%-a rutén, 0,7%-a egyéb anyanyelvű volt. A visszacsatolt városokban – ideértve még Rimaszombatot, Rozsnyót, Ipolyságot és Jolsvát, valamint a több mint tízezres Guta nagyközséget – a magyar etnikum 70–80%-os többséget alkotott.

Az újonnan megállapított határvonal vázlatos leírása a következő volt a jegyzőkönyv alapján: „A határ a Csallóköz nyugati végén levő s ezentúl magyar Somorja községtől a Dunától indul ki. Félívből észak felé kanyarodik, úgyhogy a Csallóköz öt legnyugatibb községe Szlovákiáé marad. A Kis-Dunától északra Cseklész – a Pozsony–Érsekújvár vasútvonalon – Magyarországa. Az új határ mentén a Galánta-Pozsony fővonalától északra halad el, úgyhogy Szenc magyar területre esik. A határ azután a Pozsony–Érsekújvár vonal fölött marad mintegy Tardoskeddig, ahonnan északra kanyarodik és az Aranyosmaróttól délre levő Verebély fölött és Szelepcsény alatt metszi a vasútvonalat. Innen nagyjából egyenletesen kelet felé tart. Lévától északra halad el, megközelítőleg keleti irányban a



*Nógrád megyei Kékkőig. Kékkő alatt elkanyarodik, úgyhogy Kékkő Szlovákiáé. Innen északkeletre kanyarodik Losonc felé. Losonctól északra ismét keleti irányban Rimaszombat fölött halad, azután észak felé kanyarodik, úgyhogy Jolsva magyar terület. Most ismét kelet felé a határ és Rozsnyótól északra a német nyelvterülethatáráig keleti irányban vonul el Szomolnoktól és Mecenzéftől délre, amelyek Szlovákiában maradnak.*

*Mecenzéf alatt ívben Kassa felé kanyarodik a határ és azt megkerülve keresztezi a Hernádot, majd az Osva völgyét. Az Eperjes-tokaji hegyláncban fekvő és Szlovákiába megmaradó Nagyszalántól délre kanyarodik el most már eléggé egyenes keleti irányban, úgyhogy az Ungvár–Nagykapos vasútvonal Magyarországé, szintűgy Ungvár városa is. Ungvár megkerülve a határ nagyjából délkelet felé tart. Munkácsot északon és északkeleten körülkerüli, úgyhogy Munkács Magyarországé. Munkácstól keletre kanyargó vonalban bocsátkozik le Ugocsa megyébe a határ. Nagyszöllőstől nyugatra halad el, körülbelül Feketeadóig, amely Magyarországé, azután egyenes vonalban metszve a Királyháza–Halmi vasútvonalat a román határnál véget ér”.<sup>8</sup>*

A trianoni Magyarországnak megmaradt közlekedési hálózat – különösen a vasúthálózat – határ menti útvonalai közgazdasági jelentőségükből sokat veszítettek. A vasútvonalak üzemének ellátásában a nagy csomópontok és a sugárirányú központos vonalakat kerületi irányban összekötő fővonalak elcsatolása folytán az üzemi költségeket nagymértékben fokozó és csak alig áthidalható nehézségek állottak elő. De az ország új határainak, az új magyar gazdaságföldrajzi helyzetnek megfelelően nemcsak a határok mentén, hanem az egész ország területére kiterjedően megváltoztak a közlekedési hálózat, elsősorban a vasút forgalmi viszonyai. Ez egyrészt a forgalom nagymérvű csökkenését okozta, másrészt az egyes közlekedési ágazatok gazdálkodását befolyásolta igen kedvezőtlenül.

Súlyos csapást mértek még az így megbénított közlekedésünkre az első világháború után, majd a 30-as évek elején beállott gazdasági válságok, amelyek hazánkat – mint a szénen és bauxiton kívül minden egyéb bányászati és erdőgazdasági termékeitől megfosztott mezőgazdasági államot – a legnagyobb mértékben sújtotta. Mindezekhez hozzájárult még a szomszédos államok kifejezetten Magyarország ellen megalakult politikai egysége, amely hazánk megkerülésével a magyar közlekedésnek az európai átmenő forgalomból való kikapcsolását tűzte ki egyik fő céljául.

A bécsi döntés, valamint az 1938 és 1941 között megvalósult visszacsatolás ugyan hozott Magyarországot számára némi területi és infrastrukturális gyarapodást, valamint reményt, viszont mindezt a második világháborút lezáró Párizsi béke a süllyesztőbe tolt.

## JEGYZETEK

1. Lásd 1. sz. térkép.
2. Unyi Béla (1989): Vasúthálózatunk alakulása 1914-től napjainkig. Közlekedési Múzeum, Budapest, 11. p.
3. Lásd 2. sz. térkép.
4. Czére Béla (2000): Magyarország közlekedése a 20. században I. Budapest, 64. p.
5. Miszlay Zsolt (2009): Magyarország vasúthálózata Trianon tükrében. In: VIKÉK Évkönyv, Sziged–Kaposvár, 278. p.
6. Bárdi Nándor (1999): Aszupremácia és az önrendelkezés igénye. Javaslatok, tervek, az erdélyi kérdés rendezésére (1918–1940). In: u. ő. szerk.: Források és stratégiák. Pro Print Kiadó, Csík-szereda.
7. Miszlay Zsolt (2008): A magyar vasúthálózat alakulása és gazdasági következményei Trianon és a területrevíziók tükrében. In: Társadalom és gazdaság – új trendek és kihívások. Baja, 314. p.
8. Halmosy Dénes: Nemzetközi szerződések 1918–1945., 1966. Budapest, 440. p.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- Czére Béla (2000): Magyarország közlekedése a 20. században I. Budapest.
- Gergely Jenő–Pritz Pál (1998): A trianoni Magyarország, 1918–1945. Budapest.
- Halmosy Dénes: Nemzetközi szerződések 1918–1945., 1966. Budapest.
- Horváth Ferenc (1991): A magyarországi vasúthálózat változásai a két világháború közötti időszakban (1920–1944). In. Vasúthistoria Évkönyv.
- Keleti Dénes: A megcsonkított államvasutakról. In. MMÉE Közlönye 55. kötet. 26. sz.
- Lovas Gyula (szerk.) (1996): Magyar vasutak a II. világháború éveiben. MÁV Rt. Budapest.
- Miszlay Zsolt (2008): A magyar vasúthálózat alakulása és gazdasági következményei Trianon és a területrevíziók tükrében. In. Társadalom és gazdaság – új trendek és kihívások. Baja.
- Miszlay Zsolt (2009): Magyarország vasúthálózata Trianon tükrében. In. VIKEK Évkönyv, Szeged–Kaposvár.
- Magyar Statisztikai Közlemények 1920–1944. Magyarország Vasutainak Állapota.
- Magyar Vasúttörténet 1846–2000. (2000) MÁV Rt. Budapest.
- Majdán János (1987): A „vasszekér” diadala. Budapest.
- Majdán János (1997): Vasút a Dunától a Dráváig, MÁV Rt. Budapest.
- Majdán János (2001): Modernizáció-vasút-társadalom. Pécs.
- Mezei István (szerk.) (2005): A magyar vasút krónikája a XX. Században, MÁV ZRt. Budapest.
- Unyi Béla (1989): Vasúthálózatunk alakulása 1914-től napjainkig. Budapest.